

# Praktische Opdracht Praktische Opdracht aardrijkskunde aardrijkskunde

Zullen de autorijdende Piershillenaren het Buitenom,  
de rondweg die Goudswaard, Piershil en Nieuw-  
Beijerland directer verbindt met Oud-Beijerland,  
voor hun reis richting Oud-Beijerland gebruiken?

*Dit aardrijkskundig onderzoek is verricht door  
Maarten Glerum & Jelle Stelpstra, V5  
RSG Hoeksche Waard, Oud-Beijerland  
Onder deskundige leiding van de heren  
drs. E.R. Barends & P.L. Reitsma  
Februari 2004, schooljaar 2003/2004*

# Inhoudsopgave

<i>Inhoudsopgave</i>	2
<i>Voorwoord</i>	4
<i>Hypothese</i>	5
<i>De geschiedenis van het Buitenom</i>	6
<i>Deelvraag 1: Wat wordt er gedaan om het aantrekkelijk te maken via het Buitenom te reizen?</i>	8
<i>Deelvraag 2: Welke weg gebruiken de Piershillenaren op dit moment, wanneer zij richting Oud-Beijerland willen reizen?</i>	10
<i>Deelvraag 3: Hoe staan de Piershillenaren tegenover de aanleg van het Buitenom?</i>	11
<i>Deelvraag 4: Verwachten de Piershillenaren het Buitenom te gaan gebruiken?</i>	12
<i>Situatie na de aanleg van het Buitenom</i>	13
<b>Inleiding</b>	13
<b>Toevoerwegen naar het Buitenom</b>	13
Veranderingen in uitvalswegen	13
Sluisjesdijk	14
Oud-Piershilseweg	14
Heemlaan	15
<b>Het alternatief: Molendijk/Oudendijk</b>	15
<b>Reacties</b>	16
<i>Conclusie</i>	18
<i>Bronvermelding</i>	19
<i>Nawoord</i>	20
<i>Bijlage 1</i>	22
Verslag van de opening van het Buitenom	22
<i>Bijlage 2</i>	24
Brief aan bewoners	24
<i>Bijlage 3</i>	25
Enquêteformulier	25
<i>Bijlage 4</i>	26
Uitkomsten enquête	26
<i>Bijlage 5</i>	27
<i>Bijlage 6</i>	28
<i>Bijlage 7</i>	29
Stekeligheden Buitenom	29
<i>Bijlage 8</i>	30
Bushalte weg uit centrum	30

<b><i>Bijlage 9</i></b>	<b>31</b>
<b>Grote zorgen om tijdelijke bushalte Nieuw-Beijerland</b>	<b>31</b>
<b><i>Bijlage 10</i></b>	<b>32</b>
<b>Bussen rijden over een week via het Buitenom</b>	<b>32</b>
<b><i>Bijlage 11</i></b>	<b>33</b>
<b><i>Bijlage 12</i></b>	<b>34</b>
<b>Fietsenstalling Buitenom</b>	<b>34</b>
<b><i>Bijlage 13</i></b>	<b>35</b>
<b>Gemeente breidt fietsenstalling uit</b>	<b>35</b>
<b><i>Bijlage 14</i></b>	<b>36</b>
<b>Logboek</b>	<b>36</b>
<b><i>Bijlage 15</i></b>	<b>38</b>
<b>Korendijks megaproject voltooid</b>	<b>38</b>
<b><i>Bijlage 16</i></b>	<b>39</b>
<b>Buitenom is klaar!</b>	<b>39</b>
<b><i>Bijlage 17</i></b>	<b>40</b>
<b>Korendijk trots op z'n K1</b>	<b>40</b>
<b><i>Bijlage 18</i></b>	<b>41</b>
<b>Overzichtskaart Hoeksche Waard</b>	<b>41</b>
<b><i>Bijlage 19</i></b>	<b>42</b>
<b>Wegmetingen</b>	<b>42</b>
<b><i>Bijlage 20</i></b>	<b>43</b>
<b>Overzichtskaart meningen Piershillenaren</b>	<b>43</b>
<b><i>Bijlage 21</i></b>	<b>44</b>
<b>Activiteitenplanning</b>	<b>44</b>
<b><i>Bijlage 22</i></b>	<b>45</b>
<b>Scoremodel</b>	<b>45</b>

## Voorwoord

In dit praktische onderzoek voor het vak aardrijkskunde hebben wij ons tot doel gesteld de hoofdvraag ‘Zullen de autorijdende Piershillenaren het Buitenom, de rondweg die Goudswaard, Piershil en Nieuw-Beijerland directer verbindt met Oud-Beijerland, voor hun reis richting Oud-Beijerland gebruiken?’ te beantwoorden. Wij zijn reeds met deze praktische opdracht begonnen in het schooljaar 2002/2003. Indertijd was het Buitenom nog niet aangelegd. Inmiddels is dit wel het geval. Hierdoor kunnen wij onze toen gemaakte voorspellingen toetsen aan de werkelijkheid.

Deze keuze voor dit onderwerp was voor ons niet zo moeilijk. Op zoek naar iets wat we konden onderzoeken én in verband konden brengen met aardrijkskunde, kwamen we al snel op de nieuwe weg die zou worden aangelegd door Korendijk. De hoofdvraag lag tamelijk voor de hand; dit is immers de hamvraag geweest bij het aanleggen van het Buitenom.

Om de hoofdvraag goed te kunnen beantwoorden, hebben we gebruik gemaakt van deelvragen, die uitvoeriger in moeten gaan op de verschillende aspecten van het Buitenom. Onze vier deelvragen luiden:

1. Wat wordt er gedaan om het aantrekkelijk te maken, via het Buitenom te reizen?
2. Welke weg gebruiken de Piershillenaren op dit moment, wanneer zij richting Oud-Beijerland willen reizen?
3. Hoe staan de Piershillenaren tegenover de aanleg van het Buitenom?
4. Verwachten de Piershillenaren het Buitenom te gaan gebruiken?

Om deze deelvragen goed te kunnen beantwoorden, hebben wij gebruik gemaakt van de resultaten van onze enquête<sup>1</sup>, krantenberichten en de informatie van de heer De Bruijn, taakveldcoördinator civieltechniek van de gemeente Korendijk en zijn collega's. Wij zijn hen dan ook veel dank verschuldigd, aangezien zij ons hebben voorzien van onontbeerlijke informatie voor dit onderzoek (in de vorm van mondelinge informatie, kaarten en tabellen), ons toelieten op de officiële, besloten opening van het Buitenom<sup>2</sup> en zelfs wegmetingen voor ons uitvoerden<sup>3</sup>.

In deze schriftelijke presentatie vindt u de antwoorden op onze deelvragen en uiteindelijk een conclusie met daarin het antwoord op de hoofdvraag. Voordat wij de deelvragen gaan beantwoorden, is het praktisch om de geschiedenis van het Buitenom even te belichten, voor een beter beeld van de situatie. Na de beantwoording van de deelvragen, zullen wij zoveel mogelijk gaan verklaren of onze bevindingen van vóór de aanleg van het Buitenom, klopten met de werkelijkheid. Gezien de schat aan informatie die in ons bezit is, zijn er in deze presentatie veel voetnoten, grafieken en bijlagen toegevoegd. Deze kunt u raadplegen ter verduidelijking van de tekst. Om de situatie nog verder te verduidelijken, hebben we ook veel foto's van het Buitenom toegevoegd.

Februari 2004

Maarten Glerum

Jelle Stelpstra

---

<sup>1</sup> Zie ook bijlage 4 – Uitkomsten enquête.

<sup>2</sup> Zie ook bijlage 1 – Verslag van de opening van het Buitenom.

<sup>3</sup> Zie ook bijlage 19 – Wegmetingen.

## Hypothese

Wij verwachten dat het Buitenom zeker zal worden gebruikt. Dit omdat de Oud-Piershilseweg – waarvan we vermoeden dat deze als belangrijkste uitvalsweg wordt gebruikt – wordt vervangen door het Buitenom. We verwachten dat de automobilisten die nu al de Oud-Piershilseweg gebruiken, over zullen gaan op het Buitenom. Zo redenerende zal het Buitenom dus welzeker door Piershillenaren worden gebruikt, voor hun autoverkeer richting Oud-Beijerland.



## De geschiedenis van het Buitenom

Dichtbebouwde dijken vormden lange tijd de enige route waarlangs de inwoners van de kernen van de gemeente Korendijk richting Oud-Beijerland konden reizen. Meer en meer werd dit onwenselijk. De smalle dijken konden de grote stromen verkeer niet goed meer aan, door de drukte liet de veiligheid soms te wensen over (zeker voor fietsers) en buurtbewoners klaagden over de slechte uitvalswegen en de naaste bewoners zelfs over geluidsoverlast. De gemeente kon kiezen uit meerdere opties. In grote lijnen kwam het erop neer dat de situatie zo gelaten kon worden (met alle klachten van dien), dat er een soort pappen-en-nathouden-oplossing gekozen kon worden, en dat er daadkrachtig opgetreden kon worden. Gelukkig heeft de gemeente voor dat laatste gekozen. Niet de makkelijkste, maar vermoedelijk wel de beste weg (in letterlijke en figuurlijke zin).



Besloten werd om het Buitenom in drie fases te bouwen. De eerste fase ging op 20 september 1995 van start. Die fase liep van de Spuidijk tot aan de Ambachtsherenweg in Nieuw-Beijerland. De tweede fase startte vijf jaar later. Hierbij werd de in de eerste fase aangelegde weg doorgetrokken tot aan de kruising met de Dorpsweg in Piershil (grenzend aan Nieuw-Beijerland). Bij deze fase, moest een bruggetje worden aangelegd over de Kreek. Alleen hiervoor kreeg de gemeente subsidie van de provincie (f 100.000), de rest van de aanleg van het Buitenom werd bekostigd door een

sparfonds. De gemeente heeft dus praktisch de hele aanleg van het Buitenom zelf moeten betalen. Wanneer de weg klaar is, wordt deze echter overgenomen door het waterschap. De kosten voor onderhoud komen dus op hun rekening.

De derde fase van het project, was de afsluitende fase. Het stuk tussen de Dorpsweg en de Sluisjesdijk (beiden in Piershil) werd opgeleverd op 15 oktober 2003. Hiermee heeft het dertien jaar geduurd, voordat het Buitenom na alle plannen ook daadwerkelijk in gebruik kon worden genomen.

Per fase stuitte de gemeente bij de aanleg ook wel eens op wat problemen. In de eerste fase waren dat vooral de vaak ellenlange procedures. In de tweede fase kwam daar een kredietoverschrijding van enkele tonnen bij, en bleek de brug over de Kreek niet helemaal goed aangelegd (er zat een behoorlijke hobbel op de plek van de brug; een soort kleine schans). In de derde fase speelden vooral de overlast voor bewoners door omleidingen en wegafzettingen, maar ook geluidsoverlast door de vele grote machines een rol.

De totale kosten voor het Buitenom kwamen uit op ongeveer € 8.000.000. Dat is grofweg € 800 per inwoner van Korendijk. Of deze weg dat waard is, zal in de toekomst moeten blijken. De doelstellingen waaraan de weg zou moeten voldoen (en die de achthonderd euro per inwoner dan ook waard moeten zijn) waren:

- Een goede ontsluiting bieden voor het verkeer van het bedrijventerrein in Nieuw-Beijerland
- Een goede ontsluiting bieden voor het verkeer van de twee woonwijken in Nieuw-Beijerland.
- Minder intern dorpsverkeer in zowel Nieuw-Beijerland als Piershil.
- Rustiger polderwegen.
- Veilige fietspaden.

Het bedrag van acht miljoen euro is niet helemaal juist. In Zuid-Beijerland zijn namelijk ook nog kosten gemaakt voor het Buitenom in het andere deel van Korendijk. Deze kosten bedroegen nog eens twee miljoen euro. Deze kosten meegerekend kostte het Buitenom dus € 10.000.000, wat neerkomt op ruim € 920 per inwoner van Korendijk.

Voor de natuur (hoewel veelal landbouwgrond) die verloren ging door de aanleg van het Buitenom werd binnen de gemeente een oplossing gevonden. In Zuid-Beijerland werd door de gemeente twee hectare landbouwgrond aangekocht, wat als vrije natuur zal gaan dienen. Hieruit blijkt dat de gemeente niet alleen oog had voor een snelle weg, maar ook nadelen probeerde te compenseren. Lovenswaardig!

Voor de aanleg van het Buitenom waren veel grondwervingen nodig. Deze hebben veel tijd en onderhandelingen gekost, maar onteigeningen waren niet nodig. Dertien percelen en zes woningen heeft de gemeente moeten aankopen. Uiteindelijk werden slechts drie woningen gesloopt. De andere drie werden weer met winst verkocht.

Al met al kun je dus niet zeggen dat de aanleg zonder horten en stoten is gebeurd. Er is zeker sprake geweest van overlast, en de aanleg heeft veel geld gekost. Desondanks lijkt het resultaat verbluffend. Wethouder Molendijk beweert op de opening van het Buitenom – met



een knipoog naar de mogelijke herindeling van de Hoeksche Waard – dan ook: ‘Korendijk heeft bewezen zijn zaken goed te kunnen regelen. Wat wij doen mag gezien worden. En dan durft de provincie te zeggen dat er geen bestuurskracht in de Hoeksche Waard is. Nou, laten gemeenten met 200.000 tot 300.000 inwoners nog maar eens bewijzen over een betere bestuurskracht te beschikken en in staat zijn zoveel gelden ten behoeve van de eigen infrastructuur te kunnen opbrengen.’

## Deelvraag 1: Wat wordt er gedaan om het aantrekkelijk te maken via het Buitenom te reizen?



Voor reizigers is het uiteraard heel belangrijk zo snel mogelijk op de plaats van bestemming aan te komen. Dit, en de veiligheid op de wegen, heeft voor de gemeente een rol gespeeld bij het vaststellen van de maximumsnelheid. Op alle dijken en andere niet-doorgaande routes is de snelheid verlaagd tot maximaal 60 km/h. Op het Buitenom geldt echter grotendeels een maximumsnelheid van 80 km/h, met uitzondering van het gedeelte langs de kern Nieuw-Beijerland.

om een de middel



Veiligheid is natuurlijk ook een heel belangrijk item weg aantrekkelijk en goed begaanbaar te maken. Bij aanleg van het Buitenom is daarin voorzien door van straatverlichting op kruispunten, een gescheiden fietspad volgens de Duurzaam Veilig-normen<sup>4</sup>.

Daarnaast geldt er op het Buitenom een inhaalverbod, wat onder meer duidelijk gemaakt wordt door een dubbele doorgetrokken streep. Deze doorgetrokken strepen liggen wat meer uit elkaar dan gebruikelijk, waardoor je door onoplettendheid niet meteen op de andere weghelft beland.

Op het Buitenom zijn ook her en der vluchtheuvels aangebracht, die de twee weghelften scheidt, waardoor kruisingen overzichtelijker worden. Hierdoor zijn ook voetganger- en/of fietseroversteekplaatsen veiliger gemaakt.



Op de kruising van het Buitenom en de Sluisjesdijk is zelfs een voorsorteervak gemaakt, waardoor er geen afslaand verkeer stil hoeft te staan op de rijbaan. Dit verbeterd de doorstroming en de veiligheid. Hoewel pas in week 5 van 2004 aangelegd, zorgt ook nieuwe bewegwijzering ervoor dat het Buitenom er is als optie voor met

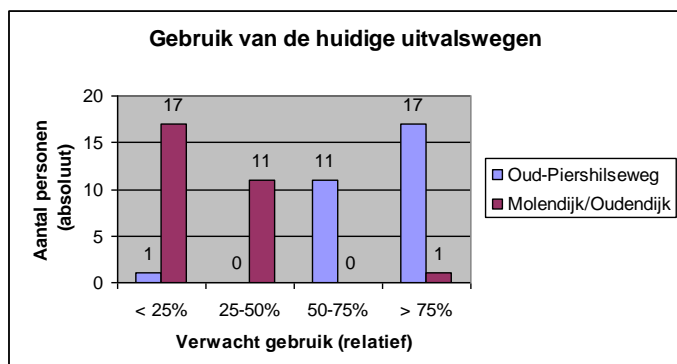
<sup>4</sup> Iedere dag eist het verkeer ruim 3 doden en 130 gewonden. Dat moet anders, zo vindt de organisatie Duurzaam Veilig Nederland. Daarom zijn in het Startprogramma Duurzaam Veilig afspraken gemaakt om verkeersveiligheid een extra impuls te geven. Een ambitieus streven dat vraagt om een overtuigende en energieke inzet van gemeenten, provincies, waterschappen en Rijk.

Tussen al deze organisaties is afgesproken dat de taakstellingen voor verkeersveiligheid moeten halen. Dat betekent: 25% minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000 dan in 1985; 40% minder gewonden en 50% minder doden in het verkeer in 2010 ten opzichte van 1986. Het speerpuntenbeleid heeft inmiddels zijn vruchten afgeworpen, maar dat bleek niet voldoende. Daarom is het concept Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Een veelbelovende aanpak van verkeersveiligheid vooral gericht op structurele oplossingen.



name het verkeer uit de richting van Oud-Beijerland.

## Deelvraag 2: Welke weg gebruiken de Piershillenaren op dit moment, wanneer zij richting Oud-Beijerland willen reizen?



Om deze deelvraag te beantwoorden hebben wij in onze enquête onder meer de vraag gesteld: ‘Wanneer u richting Oud-Beijerland rijdt, welke van de twee uitvalswegen gebruikt u dan in welke mate?’. Met de twee uitvalswegen duiden wij indertijd op de Oud-Piershilseweg en de route over de Molendijk en de Oudendijk<sup>56</sup>. Onze enquête geeft een heel duidelijk beeld van de route van de Piershillenaren.

Door Piershillenaren werd vóór de aanleg van het Buitenom praktisch alleen maar gebruik gemaakt van de Oud-Piershilseweg. Dit blijkt uit onze gegevens, omdat slechts 1 van de 32 daadwerkelijk geïnterviewden aangeeft, voor meer dan 75% richting Oud-Beijerland te reizen via de Molendijk/Oudendijk. 11 van hen geven aan dat zij de Oud-Piershilseweg voor 50-75% van hun reizen richting Oud-Beijerland gebruiken. De rest van de geïnterviewden (17 mensen) geven aan dat zij de Oud-Piershilseweg zelfs voor meer dan 75% gebruiken. Deze cijfers willen zeggen dat maar liefst 97% de Oud-Piershilseweg vaker als uitvalsweg gebruikten voor hun autoreizen richting Oud-Beijerland, dan de Molendijk/Oudendijk<sup>7</sup>.

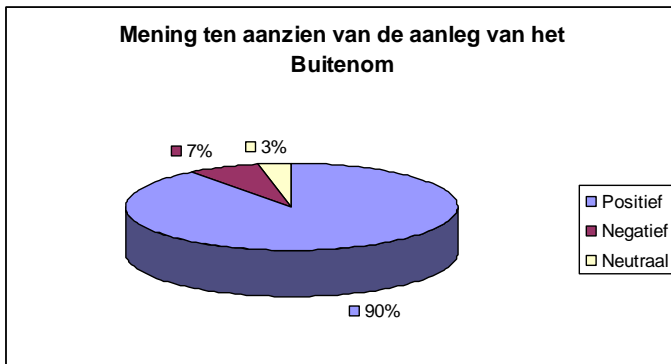


<sup>5</sup> De wegen Molendijk en Oudendijk worden door ons consequent bij elkaar gebruikt, aangezien zij alleen samen een mogelijke route van Piershil richting Oud-Beijerland vormen.

<sup>6</sup> Zie ook bijlage 18 – Routes voor autoverkeer vanuit Piershil naar Oud-Beijerland vóór de aanleg van het Buitenom.

<sup>7</sup> Zie ook bijlage 20 – Overzichtskaart meningen Piershillenaren.

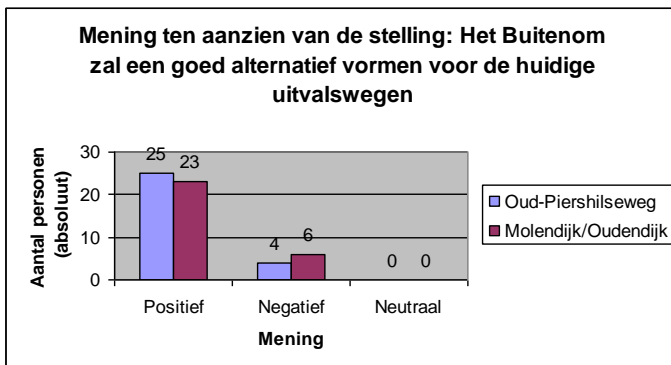
### Deelvraag 3: Hoe staan de Piershillenaren tegenover de aanleg van het Buitenom?



Ook deze deelvraag kunnen wij gemakkelijk beantwoorden middels de resultaten van onze enquête. In onze enquête hebben wij de inwoners van Piershil namelijk letterlijk deze vraag gesteld. Van alle ondervraagden gaven 26 personen aan, er positief tegenover te staan. 2 personen stonden negatief tegenover de aanleg, en 1 was neutraal. Dit wil zeggen dat 90% van de geënquêteerden positief tegenover

de aanleg van het Buitenom staat<sup>8</sup>.

Een andere vraag die wij in de enquête hebben gesteld en aansluit bij deze deelvraag is: ‘Verwacht u dat het Buitenom een goed alternatief zal zijn voor de huidige



uitvalswegen?’. Diezelfde vraag hebben wij gesteld voor de Molendijk/Oudendijk. De resultaten waren als volgt. 86% van de ondervraagden (absoluut: 25 personen) denken dat het Buitenom een goed alternatief vormt voor de Oud-Piershilseweg. De vier overige personen denken van niet.

Voor de Molendijk/Oudendijk is men niet zo positief. 23 personen (79%)

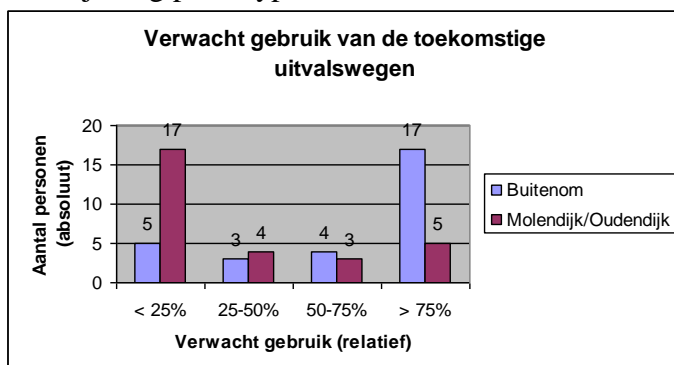
denkt dat het Buitenom een goed alternatief zal zijn voor de Molendijk/Oudendijk. De overige 21% denkt dat dit niet het geval zal zijn.

Hieruit kan worden geconcludeerd, dat het Buitenom welkom wordt ontvangen. Piershillenaren denken dat het Buitenom een verbetering is, en dat het een goede vervanging zal zijn voor de andere uitvalswegen.

<sup>8</sup> Zie ook bijlage 20 – Overzichtskartaar meningen Piershillenaren.

## Deelvraag 4: Verwachten de Piershillenaren het Buitenom te gaan gebruiken?

Wij hebben de Piershillenaren in onze enquête de vraag gesteld: ‘Wanneer het Buitenom in gebruik wordt genomen, en u richting Oud-Beijerland wilt reizen, in welke mate verwacht u dan de Molendijk/Oudendijk en het Buitenom te gaan gebruiken?’. Op deze vraag waren de antwoorden meer gespreid dan bij andere vragen. Mogelijk komt dit doordat de vraag indertijd nog puur hypothetisch voor onze ondervraagden was. Hier volgen de uitslagen.



17 personen gaven aan de Molendijk/Oudendijk voor minder dan 25% te gaan gebruiken. 4 personen zullen deze route in 25-50% van hun reizen volgen. 3 personen verwachten de Molendijk/Oudendijk voor 50-75% te gaan gebruiken voor hun reizen richting Oud-Beijerland. De rest (5 personen) geeft aan meer dan 75% van hun reizen over de dijken te rijden.

Eén persoon – een tegenstander van de aanleg van het Buitenom – zei ons zelfs *nooit* via het Buitenom te zullen reizen.

De hoeveelheden personen die verwachten het Buitenom te zullen gaan gebruik in plaats van de Molendijk/Oudendijk, zijn uiteraard omgekeerd gelijk aan de personen die de dijken gebruiken, aangezien dit de enige twee uitvalswegen zullen zijn. Voor de goede orde toch nog even de absolute en relatieve getallen: 5 personen (17%) zullen voor minder dan 25% over het Buitenom reizen, 3 personen (10%) doen dat voor 25-50%, 4 personen (14%) voor 50-75% en de rest (17 personen, 59%) zal meer dan driekwart van zijn reizen over het Buitenom laten verlopen.

Hieruit kun je concluderen dat de meerderheid van de ondervraagden (72%) het Buitenom voor meer de helft van de reizen zal gebruiken. Je mag dus wel stellen dat de Piershillenaren het Buitenom verwachten te gaan gebruiken<sup>9</sup>.



<sup>9</sup> Zie ook bijlage 20 – Overzichtskaart meningen Piershillenaren.

# Situatie na de aanleg van het Buitenom

## Inleiding



Zoals we al schreven in het voorwoord, was ten tijde van ons onderzoek het Buitenom nog niet aangelegd. Inmiddels is er een hoop veranderd. Er ligt een prachtige weg (door de wethouder al K1 genoemd [Korendijk 1]).

Met alleen het beantwoorden van de deelvragen zouden wij ons er bij deze praktische opdracht dan ook te makkelijk vanaf maken. Wij bezochten de officiële opening<sup>10</sup> en gingen ook lang na de opening van het Buitenom nog meerdere malen

langs bij de gemeente Korendijk. Wij wilden weten of er al reacties zijn gekomen, wat de gemeente zelf vindt, hoe het inmiddels is gesteld met de toevoerwegen naar het Buitenom. Allemaal punten die zeker ter zake doende zijn, voor het gebruik en het imago van de weg voor de inwoners van Piershil. In dit hoofdstuk volgt dan ook een verslag van onze bevindingen na de opening van het Buitenom.

## Toevoerwegen naar het Buitenom

### Veranderingen in uitvalswegen

Voorheen waren er om vanuit Piershil richting Oud-Beijerland te reizen twee mogelijkheden; de Oud-Piershilseweg (die nu vervangen is door het Buitenom) en de Molendijk/Oudendijk (die nog steeds bestaat). Op beide wegen was slechts via de Voorstraat te komen. Deze situatie werd uiteraard jarenlang normaal gevonden. Met de aanleg van het Buitenom veranderde er een hoop. Niet alleen kan nu via een klein stukje Oud-Piershilseweg het Buitenom bereikt worden, maar ook via de Sluisjesdijk en de Heemlaan<sup>1112</sup>.



<sup>10</sup> Zie ook bijlage 1 – Verslag van de opening van het Buitenom.

<sup>11</sup> Zie ook bijlage 5 – Aansluitingen figuur Randweg Korendijk.

<sup>12</sup> Zie voor de ligging van de Piershilse toevoerwegen ook bijlage 20 – Overzichtskaart meningen Piershillenaren.

## Sluisjesdijk

De Sluisjesdijk is in dit verband niet zo interessant, aangezien daarvan slechts gebruik van wordt gemaakt door mensen uit Zuid-Beijerland en Goudswaard, en bewoners van het kleine stukje dijk in Piershil. Aangezien we ons in dit onderzoek richten op het gebruik van het Buitenom door Piershillenaren, zullen wij dan ook niet verder uitweiden over de Sluisjesdijk.

## Oud-Piershilseweg



Van de Oud-Piershilseweg wordt sinds de aanleg van het Buitenom nog slechts een klein deel door normaal autoverkeer gebruikt (voor langzaam verkeer geldt de rest van de Oud-Piershilseweg als goede secundaire route). Deze weg geldt als toevoerweg voor het Buitenom. Bij dit onderzoek kunnen wij dankzij de gemeente Korendijk, beschikken over wegmetingen op de Oud-Piershilseweg van vóór de aanleg van het Buitenom. Op ons verzoek heeft de gemeente na de aanleg, nog eens –

speciaal voor ons – metingen uitgevoerd op dezelfde plaats. Door deze tellingen van meerdere dagen te middelen, kun je mooie conclusies trekken over de veranderingen in drukte door de aanleg van het Buitenom.

Vóór de aanleg van het Buitenom, werden metingen uitgevoerd van 24 april 2003 tot 15 mei van dat jaar. Toentertijd reden er gemiddeld exact 400 auto's per dag over de Oud-Piershilseweg richting Nieuw-Beijerland, en nog eens 468 auto's over de Oud-Piershilseweg richting Piershil<sup>13</sup>.

Na de aanleg van het Buitenom is er op ons verzoek opnieuw gemeten. Nu van 20 januari 2004 tot 26 januari 2004. Nu reden er 378 auto's richting Nieuw-Beijerland en 330 auto's richting Piershil.

Het is dus duidelijk dat sinds de aanleg van het Buitenom het aantal auto's dat over de Oud-Piershilseweg rijdt, is gedaald (met 20% om precies te zijn). Dit is heel goed te verklaren. Vroeger gebruikten Piershillenaren (volgens deelvraag 2) voornamelijk de Oud-Piershilseweg als uitvalsweg. Nu is de



Oud-Piershilseweg echter geen uitvalsweg meer, maar een toevoerweg tot de uitvalsweg Buitenom. Deze Buitenom kent echter niet alleen de Oud-Piershilseweg als toevoerweg, maar ook de Heemlaan. Hierdoor is het verkeer dat vroeger over de Oud-Piershilseweg reed, nu gespreid over die Oud-Piershilseweg en de Heemlaan.

<sup>13</sup> Zie ook bijlage 19 – Wegmetingen.

## Heemlaan

Jarenlang was de Heemlaan een rustige doodlopende straat in Piershil. Na de aanleg van nieuwe straten verdween al wat van het autoarme karakter van deze straat. Tegenwoordig is de Heemlaan echter een toevoerweg voor het Buitenom. Hiermee is de drukte in de straat flink toegenomen. Hoeveel, dat blijkt uit metingen van vóór de aanleg én op ons verzoek ook na de aanleg.

In de situatie vóór de aanleg van het Buitenom is gemeten van 5 juni 2003 tot 17 juni 2003. Toen reden er 164 auto's per dag richting het Buitenom (die toen nog niet was aangelegd) en nog eens 167 auto's per dag richting de Voorstraat.

Na de aanleg van het Buitenom is er opnieuw gemeten. Nu rijden er 201 auto's per dag richting het Buitenom en 219 richting de Voorstraat<sup>14</sup>.

De Heemlaan is dus gemiddeld maar liefst 27 procent drukker geworden na de aanleg van het Buitenom. Dit is natuurlijk niet verbazingwekkend, aangezien de Heemlaan een goede toevoerweg vormt voor het Buitenom. Desalniettemin is met het rustige karakter van de straat, na de aanleg van het Buitenom, definitief afgerekend.

In de Heemlaan zijn door de verandering van 'de functie' van de straat nog wel verschillende maatregelen genomen. Zo zijn er bijvoorbeeld achterin de Heemlaan een aantal lantarenpalen bijgekomen om de veiligheid te vergroten en is ook het trottoir doorgetrokken, zodat de voetgangers (met name de busgebruikers) veilig het Buitenom kunnen bereiken. Ook vormt de af-/oprit van/naar het Buitenom een snelheidsremmend plateau. Daarnaast is de Heemlaan een 30 km/h zone geworden.



## ***Het alternatief: Molendijk/Oudendijk***

De bovengenoemde wegen zijn allen toevoerwegen voor het Buitenom. Het Buitenom kent



voor Piershillenaren echter ook nog één alternatief; de route over de Molendijk en de Oudendijk<sup>15</sup>. Het is natuurlijk erg interessant om te zien hoe dit alternatief ten opzichte van het Buitenom bevalt. Vóór de aanleg van het Buitenom hebben wij de ondervraagd deze – toen nog hypothetische – vraag gesteld, zoals u heeft kunnen lezen bij de beantwoording van de deelvragen.

Minstens zo interessant is het echter om te kijken naar de huidige situatie, ten opzichte van de nog objectiever

<sup>14</sup> Zie ook bijlage 19 – Wegmetingen.

<sup>15</sup> Zie ook bijlage 6 – Aanleg Buitenom 2<sup>e</sup> fase.

dan door onze enquête, vastgestelde vroegere situatie. Dé oplossing hiervoor zijn natuurlijk weer wegmetingen. Deze tellingen had de gemeente Korendijk al vóór de aanleg van het Buitenom gedaan, en op ons verzoek nu ook na de aanleg hiervan.

Helaas ging de meting na de aanleg van het Buitenom fout. Om toch een beeld te krijgen van het verkeer op de Molendijk/Oudendijk is er op het laatste moment nog opnieuw gemeten. Deze resultaten (van twee dagen) hebben we vergeleken met de resultaten van twee dezelfde dagen (t.w. dinsdag en woensdag) van vóór de aanleg van het Buitenom. De door ons gebruikte metingen zijn van 20 en 21 mei 2003 en 3 en 4 februari 2004. Vóór de aanleg van het Buitenom reden er per dag gemiddeld 1157 auto's richting Nieuw-Beijerland, en nog eens 1210 in de andere richting, richting Piershil. Na de aanleg van het Buitenom is dit aantal explosief gedaald. Er rijden gemiddeld 327 auto's richting Nieuw-Beijerland en 405 richting Piershil<sup>16</sup>. Er heeft dus een daling plaatsgevonden van maar liefst 69%.

Uit onze beantwoording van de tweede deelvraag, blijkt dat veel Piershillenaren de Oud-Piershilseweg als uitvalsweg gebruikten, en niet de Molendijk/Oudendijk. Hoewel dat niet uit onze enquête heeft kunnen blijken, denken wij (na overleg met de gemeente Korendijk) te mogen concluderen, dat het grootste gedeelte van het verkeer over de dijken afkomstig was uit Goudswaard en Zuid-Beijerland en niet uit Piershil. Ervan uitgaande dat deze conclusie juist is, is de daling van de verkeersintensiteit op de Molendijk/Oudendijk heel goed te verklaren. Zeker voor Goudswaarders is het veel korter om het Buitenom te nemen in plaats van de Molendijk/Oudendijk. Aangezien je voor het reizen over het Buitenom de Molendijk/Oudendijk niet aandoet, is het dus goed te verklaren, dat het autoverkeer daar drastisch is gedaald.

## **Reacties**

In een gesprek met de heer De Bruijn van de gemeente Korendijk, hebben wij gepeild wat de reacties van burgers en gemeente zijn, enige tijd na de opening van het Buitenom.

Er wordt enigszins geklaagd over de vaak te hoge snelheid van de auto's. Ook ons was dit al opgevallen, en wij vroegen dan ook door naar mogelijke oplossingen voor dit probleem. De gemeente gaf aan dat er geen vergevorderde ideeën zijn voor het plaatsen van flitspalen. De politie heeft wel toegezegd – al voor de opening van het Buitenom – regelmatig met onopvallende radarauto's of laserguns te zullen gaan controleren. Noch de gemeente, noch wij hebben hier ooit wat van gemerkt. Naast deze kritiek lazen bij in de krant ook een negatieve reactie<sup>17</sup>.

Een ander punt van kritiek – wat weliswaar niet direct met het Buitenom zelf te maken heeft, maar met het gebruik daarvan – ligt bij de problemen tussen busmaatschappij Connexion en de gemeente Korendijk. Zij verschillen in opvatting over hoe de buslijnen 160 en 178 zouden moeten rijden. De gemeente wil de bussen graag door de kernen Piershil en vooral Nieuw-Beijerland laten rijden. Connexion heeft de situatie zoals 'ie was en de gemeente 'm nu nog graag zou hebben gezien



<sup>16</sup> Zie ook bijlage 19 – Wegmetingen.

<sup>17</sup> Zie ook bijlage 7 – Stekeligheden Buitenom



gewijzigd. De bussen rijden nu (zonder daarover overeenstemming te hebben bereikt met de gemeente, overigens) over het Buitenom en rijden dan ook niet meer door de centra van de dorpen. Zeker in Nieuw-Beijerland geeft dit veel ongemak, met name door de vergrootte afstand tussen dorp en bushalte. De gemeente heeft geprobeerd de omstandigheden voor haar inwoners iets te verzachten, door versneld bushokjes en fietsenstallingmogelijkheden te plaatsen bij de nieuwe bushaltes<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Zie ook bijlage 8 – Bushalte weg uit centrum, bijlage 9 – Grote zorgen om tijdelijk bushalte Nieuw-Beijerland, bijlage 10 – Bussen rijden over een week via het Buitenom, bijlage 11 – Wijziging openbaar vervoer in Piershil, bijlage 12 – Fietsenstalling Buitenom en bijlage 13 – Gemeente breidt fietsenstalling uit.

## Conclusie

Na dit uitgebreide onderzoek, rest ons nog een conclusie te trekken. De conclusie moet het antwoord op de hoofdvraag ‘Zullen de autorijdende Piershillenaren het Buitenom, de rondweg die Goudswaard, Piershil en Nieuw-Beijerland directer verbindt met Oud-Beijerland, voor hun reis richting Oud-Beijerland gebruiken?’ zijn.

Na alle onderzoeken mag duidelijk zijn dat het antwoord op onze hoofdvraag een volmondig ‘ja’ is. Terugkijkend op ons onderzoek, zijn er meerdere bewijzen voor deze conclusie.

Laten we beginnen met het minst sterke bewijs: De Piershillenaren gaven in onze enquête al aan, dat ze over het algemeen positief tegenover de aanleg van het Buitenom stonden. Dit, samen met mening van de geënquêteerden, dat het Buitenom een goed alternatief zal vormen voor de Oud-Piershilseweg en – zij het in



mindere mate – ook voor de Molendijk/Oudendijk. Hieruit mag je afleiden dat de inwoners van Piershil het in elk geval praktisch leek, het Buitenom te gaan gebruiken.

Een ander bewijs te gunste van onze hoofdvraag is dat de autorijdende Piershillenaren ook verwachtten het Buitenom voor het grootste gedeelte van hun reizen te zullen gaan gebruiken.

Achteraf gezien, na de aanleg van het Buitenom, kunnen we hoofdvraag wederom – na toetsing aan de werkelijkheid – met ‘ja’ beantwoorden. Het gebruik van de toevoerwegen geeft al een aardig beeld van de drukte die het Buitenom moet verhapstukken. Daarnaast is natuurlijk visueel waar te nemen, dat er continu auto’s (en zonder twijfel ook van Piershillenaren) rondrijden op het Buitenom. De aanleg van het Buitenom is zeker niet nutteloos geweest!

## Bronvermelding

Bij het maken van deze praktische opdracht hebben wij gebruik gemaakt van verschillende bronnen. De belangrijkste bronnen waren uiteraard de Piershillenaren die onze enquêtevragen hebben willen beantwoorden. Dankzij hen hebben we onze conclusie kunnen trekken.

Een andere belangrijke bron van informatie was de heer De Bruijn van de gemeente Korendijk. Hij voorzag ons van een schat aan informatie. Ook de wegmetingen die door hen zijn uitgevoerd, hebben wij als bron van informatie kunnen gebruiken. Zij voorzagen ons ook nog van verschillende kaarten, waaronder ook de grote kaart van Piershil. Ook hieruit hebben wij weer verschillende dingen kunnen afleiden.

Verder hebben we verschillende krantenartikelen gebruikt, te weten:

- Rotterdams Dagblad, 11-10-03, Bushalte weg uit centrum
- Groot Korendijk, 21-10-03, Korendijks megaproject voltooid
- Het Kompas Korendijk, 21-10-03, Buitenom is klaar!
- Schakel, 23-10-03, Korendijk trots op z'n K1
- Rotterdams Dagblad, 04-11-03, Stekeligheden Buitenom
- Rotterdams Dagblad, 12-11-03, Grote zorgen om tijdelijke bushalte Nieuw-Beijerland
- Rotterdams Dagblad, 11-12-03, Bussen rijden over een week via het Buitenom
- Groot Korendijk, 20-01-04, Fietsenstalling Buitenom
- Rotterdams Dagblad, 22-01-04, Gemeente breidt fietsenstalling uit

Hiernaast hebben wij ook nog een brief van de gemeente Korendijk aan haar inwoners, met het onderwerp Wijziging openbaar vervoer in Piershil, geschreven op 15-12-03, gebruikt als bron.

Een laatste bron die wij hebben gebruikt bij het beantwoorden van onze hoofd- en deelvragen is de 5<sup>e</sup> editie van de plattegrond van Korendijk, uitgegeven door Distriplan BV, Den Haag.

## Nawoord

Terugkijkend op ons onderzoek kunnen we, onder meer naar aanleiding van het evaluatieformulier eigen onderzoek, het onderstaande melden.

Het kiezen van een onderwerp en het formuleren van de hoofdvraag en de hypothese, vonden we tamelijk eenvoudig. Wij zijn daarbij niet op grote problemen gestuit en zijn dan ook geen andere methode, dan het brainstormen wat we nu gedaan hebben.

Het formuleren van deelvragen beoordelen we als tamelijk moeilijk. Dit was een stuk lastiger dan het formuleren van een hoofdvraag, omdat je met deelvragen al gauw geneigd bent, een heel ander onderzoek te gaan starten. Het is moeilijk deelvragen te verzinnen die exact de juiste informatie zullen opleveren die leidt tot de beantwoording van de hoofdvraag. Een volgende keer moet dit punt dan ook wat beter in de gaten gehouden worden.

Het was voor ons geen enkel probleem om de juiste informatiebronnen te vinden. We hebben heel veel gehad aan de gemeente Korendijk (ook bij praktische opdrachten voor andere vakken, overigens). Aan deze samenwerking zouden wij dan ook niets willen veranderen. Absoluut geweldig!

De organisatie van het werk schalen we in onder de kop goed. Helaas kon de praktische opdracht in het vorige schooljaar geen doorgang vinden, waardoor de planning een beetje in de knoei kwam, alleen al door het feit dat het Buitenom inmiddels was aangelegd. Dit hebben we goed opgevangen door het hoofdstuk 'De situatie na de aanleg van het Buitenom'. Verder liep de organisatie bijna vlekkeloos. Helaas kwamen we aan het eind van de praktische opdracht in tijdsnood aangezien een wegmeting mislukt was. Gelukkig hierop door ons, maar ook zeker niet op de laatste plaats door de gemeente, adequaat gereageerd.

De samenwerking verliep goed. Wij zijn goed op elkaar ingespeeld en weten wat we aan elkaar hebben. Hier en daar was het soms lastig om tijdstippen te vinden waarop we beiden aan de praktische opdracht konden werken. Dit zou bij een volgende praktische opdracht misschien wat verbeterd moeten worden. Hoe, zouden wij echter niet weten.

Het verzamelen van informatie was een zeer eenvoudige taak, wanneer je deze stelling bekijkt in de zin dat iedereen die wij om hulp vroegen (geënquêteerden, gemeente Korendijk), erg goed met ons meedachten en -hielpen. Het verzamelen van informatie was echter wel erg tijdrovend. Zeker met de enquête zijn we lang bezig geweest. Het is uiteraard prettiger als dat allemaal wat sneller verloopt, desondanks denken we achteraf dat we er niets aan hadden moeten veranderen, aangezien de informatie die we hebben verzameld duidelijk, nuttig en representatief is.

Het selecteren en verwerken van informatie verliep goed. Het selecteren was daarbij het grootste probleem. Door een schat aan informatie – die we graag ook zo veel mogelijk in deze schriftelijke presentatie wilden laten uitkomen – verloren we soms wel een beetje de hoofdvraag uit het oog. We hebben gepoogd dit waar nodig te corrigeren. Desalniettemin, hebben we gemeend toch ook veel neveninformatie te moeten laten staan, voor een beter beeld van het Buitenom. Het verwerken van de informatie verliep erg soepel. Resultaten van onze enquête waren makkelijk en overzichtelijk weer te geven in grafieken en bijvoorbeeld ook uit de uitdraaien van de wegmetingen<sup>19</sup> konden wij redelijk overweg.

Het beantwoorden van de hoofdvraag ging na alle verzamelde informatie voor de beantwoording van de deelvragen zeer eenvoudig. Het schrijven van een conclusie was dan ook echt alleen 1 en 1 optellen. Hieraan zouden we naar onze mening dan ook absoluut niets moeten veranderen. In dit opzicht zijn wij van mening dat we gewoon een heel goede

---

<sup>19</sup> Zie bijlage 19 – Wegmetingen

praktische opdracht hebben afgeleverd. We hebben geen moeite hoeven doen voor de beantwoording van de deelvraag, wat dus eigenlijk wil zeggen dat we ons de juiste deelvragen hebben gesteld en de juiste informatie hebben gezocht en gevonden.

De meest voor de hand liggende presentatievorm was de schriftelijke presentatie, en hiermee konden wij zeer goed uit de voeten. Geen enkel probleem dus. Eén ‘maar’ echter; soms is het moeilijk om precies de situatie van een weg ten opzichte van bijvoorbeeld een andere weg aan te geven, wanneer de lezer deze weg niet kent. We hebben geprobeerd hierin zo min mogelijk te kort te schieten, door foto’s en kaarten. Mogelijk moeten we dit in een eventuele volgende praktische opdracht iets anders en duidelijker aanpakken. Hoe, blijft voor ons echter de vraag. Wij zijn over de inhoud van de presentatie zeer tevreden. We vinden dat we een uiterst kwalitatief en representatief stukje werk hebben geleverd. De beantwoording van de hoofd- en deelvragen is helder en duidelijk, en in de presentatie wordt een goed beeld geschetst van het Buitenom met al zijn bijbehorende facetten.

Hoewel enige bescheidenheid ons niet vreemd is, zouden wij onze praktische opdracht toch als uitstekend beoordelen. Wij vinden dat we een schoolvoorbeeld van een praktische opdracht hebben gemaakt, waarin veel van onze tijd is gaan zitten<sup>20</sup>. Deze inzet heeft onzes inziens zijn vruchten afgeworpen. Wij beoordelen deze praktische opdracht dan ook met een 9,5.

---

<sup>20</sup> Zie ook bijlage 14 – Logboek

## Bijlage 1

### ***Verslag van de opening van het Buitenom***



In de kranten was aangekondigd dat woensdag 15 oktober 2003 het Buitenom officieel geopend zou worden. Ik had niets meer vernomen van tijden e.d., en besloot dinsdag 14 oktober dan ook maar even naar het gemeentehuis te lopen, om te informeren. Mevrouw Bender-Engels, publieksvoorlichter, meldde mij dat het Buitenom 's middags geopend zal worden. Om 15.00 uur is er een bijeenkomst voor genodigden en rond half vier, zal het Buitenom op de kruising met de Oosthoek geopend worden. Daarna, terug in het gemeentehuis,

zouden er nog wat speeches gehouden worden. Toen ik vertelde waarom ik dit alles wilde weten, werd ik meteen een genodigde gast. Ik mocht er vanaf drie uur bij zijn en mocht zelfs in de 'hoogwaardigheidsbekledersbus' meerijden. Maarten bleek verhinderd.

Woensdag, even voor drieën, toog ik ietwat zenuwachtig naar het gemeentehuis. In de hal leek het al op een receptie, maar ik liep voor de zekerheid toch maar even door naar de receptie. Ik vertelde waarvoor ik kwam, en de receptioniste vroeg naar mijn uitnodiging. Ik vertelde haar dat mw. Bender-Engels me had uitgenodigd. Met enige twijfel liet ze me toe tot het gezelschap. Ik kreeg koffie, thee en gebak aangeboden. De bijeenkomst bleek niet zoals ik had



verwacht een informatiebijeenkomst te zijn, maar een borrel in de trant van ouwe-jongens-krentenbrood. Ik voelde me maar weinig op mijn gemak. Ik werd door iedereen als pers aangezien, omdat ik geen driedelig pak droeg, maar wel een notitieblokje onder mijn arm had. Zelfs de pers zag mij aan als pers. Een redacteur van het Kompas heeft mijn telefoonnummer opgeschreven. Hij zei mogelijk geïnteresseerd te zijn, in de uitkomsten van ons onderzoek<sup>21</sup>.

De minuten kropen voorbij, maar na een

<sup>21</sup> Zie voor de pers over het Buitenom bijlage 15 – Korendijks megaproject voltooid, bijlage 16 – Buitenom is klaar! en bijlage 17 – Korendijk trots op z'n K1.



half uur was het dan eindelijk tijd om in een antieke schoolbus over het Buitenom te gaan rijden, om het officieel te openen. We reden het hele Buitenom heen en weer, om uiteindelijk weer terug te komen aan de Oosthoek. Daar schroefden de heer Van Dongen (Heijmans) en de heer Molendijk (wethouder) een bord op het projectbord, met daarop de tekst: Buitenom is klaar oktober 2003. In alle kou had niemand zin in een uitgebreide speech, en al snel waren we dan ook weer terug bij de bus, die ons naar het gemeentehuis bracht.

Ik was van plan om nu dan maar naar huis te gaan; ik had pijn in mijn rug van het staan, en pijn in mijn kaken van het gemaakte grijnzen... Toch liep ik mee naar binnen. Daar werden we getraakteerd op een scala aan al dan niet alcoholische dranken, en – uit eigen ervaring – kan ik zeggen, dat de catering heel niet verkeerd was (waar de OZB al niet voor gebruikt wordt...).

Eerst speechte de gemeentesecretaris. Hij vertelde een hoop over de ontstaansgeschiedenis van het Buitenom. In de praktische opdracht heb ik daar terloops veel informatie van kunnen gebruiken. Hierna speechte de wethouder, de heer Molendijk (na uiteraard nog een rondje van de catering...). Zijn speech was een stuk saaier; een bedankpraatje van ongeveer een kwartier. Inmiddels waren ook twee vuilnismannen aangeschoven, waarvan hun dienst er op zat. Zij genoten ook van de catering...

Onderwijl heb ik een hoop aantekeningen gemaakt, en ook het fototoestel heeft geen rust gehad. Na een vermoeiende twee uur durende opening, ben ik nu toch blij dat ik weer thuis ben.



Jelle Stelpstra

## Bijlage 2

### **Brief aan bewoners**

Piershil, 19-03-2003

Geachte mevrouw/heer,

Wij zijn Maarten Glerum en Jelle Stelpstra, en volgen het vak aardrijkskunde aan de RSG Hoeksche Waard in Oud-Beijerland. Voor onze praktische opdracht, die 20% meetelt voor ons schoolexamen, gaan wij onderzoeken in welke mate het Buitenom gebruikt zal gaan worden. In ons onderzoek richten wij ons op het autoverkeer van Piershillenaren richting Oud-Beijerland. Wij hebben hiervoor reeds een bezoek gebracht aan het gemeentehuis, waardoor wij goed op de hoogte zijn, van alles over het Buitenom. Om tot een weloverwogen conclusie te kunnen komen, willen wij ook weten hoe de Piershillenaren zelf over het Buitenom denken. Daarom hebben wij per straat, willekeurig, een aantal adressen gekozen, waarvan wij een bewoner kort willen enquêteren. Uw woning is hier ook onder gevallen. Wij hopen dat u het onderstaande wilt doorlezen en dat wij u morgen, zondag 23 maart 2003, een paar vragen mogen stellen. Om u op de hoogte te brengen van alle gebeurtenissen rondom het Buitenom, hieronder wat meer informatie.

Het Buitenom zorgt voor een goede verbinding náár Nieuw-Beijerland, en richting Oud-Beijerland en verder. Wanneer het Buitenom in oktober 2003 klaar is, is het laatste deel van de Oud-Piershilseweg slechts nog toegankelijk voor landbouw- en bestemmingsverkeer. In Piershil kunt u op drie manieren op de Buitenom komen. Dit kan aan achteraan de Heemlaan, aan de Oud-Piershilseweg (bij Graafmachineverhuur L.A.W. Tol BV), of bij de kruising met de Sluisjesdijk. Op het Buitenom geldt een maximumsnelheid van 80 km/h (met uitzondering van de delen langs de kernen; daar geldt als maximum 60 km/h). Op de andere uitvalsweg van Piershil die dan nog overblijft voor verkeer richting Oud-Beijerland, de Molendijk/Oudendijk, geldt een maximumsnelheid van 60 km/h. Gebruik van het Buitenom voor verkeer richting Oud-Beijerland zal dus tijdwinst opleveren. Daarnaast is het de bedoeling dat het Buitenom de drukke dijken ontlast. Bovendien is het Buitenom ook nog eens veiliger dan de bestaande wegen.

Morgen, zaterdag 29 maart, nemen wij de vrijheid bij u aan te bellen, om u kort te enquêteren. Wanneer u niet thuis bent, zullen wij u later nogmaals proberen te bereiken. Deze enquête zal waarschijnlijk slechts ongeveer vijf minuten van uw tijd in beslag nemen. Wij hopen dan ook dat u aan de enquête wilt meewerken, opdat wij een goede praktische opdracht kunnen inleveren.

Bij voorbaat danken wij u voor de moeite.

Met vriendelijke groet,

Maarten Glerum

Jelle Stelpstra

In samenwerking met de heer. P.L. Reitsma (docent aardrijkskunde RSG Hoeksche Waard) en de heer W. de Bruijn (taakveldcoördinator civieltechniek van de gemeente Korendijk) en zijn collega's.



## **Bijlage 3**

*Enquêteformulier*

## Bijlage 4

### **Uitkomsten enquête**

Hieronder de uitkomsten van onze enquête nog eens duidelijk op een rijtje.  
In totaal zijn wij bij 52 mensen langsgegaan. Daarvan waren er 15 (ook na een tweede ronde) niet thuis en hadden er 4 geen zin om ons even van informatie te voorzien.  
Er bleven 32 mensen over die onze enquête hebben ingevuld.

#### **1. Bent u in het bezit van een rijbewijs?**

Ja: 29 personen                                Nee: 4 personen

Met deze 29 personen zijn wij verdergegaan met de enquête; het in bezit hebben van een rijbewijs was immers een vereiste voor de resultaten van onze enquête.

#### **2. Bent u de afgelopen maand bestuurder geweest van een auto?**

Ja: 29 personen                                Nee: 0 personen

Met deze 29 personen zijn wij verdergegaan met de enquête; het in de afgelopen maand bestuurder zijn geweest van een auto was immers een vereiste voor de resultaten van onze enquête.

#### **3. Hoe staat u tegenover de aanleg van het Buitenom?**

Positief: 26 personen                        Negatief: 2 personen                        Neutraal: 1 persoon

#### **4. Wanneer u richting Oud-Beijerland rijdt, welke van de twee uitvalswegen gebruikt u dan in welke mate?**

Oud-Piershilseweg:

<25%: 1 persoon    25-50%: 0 personen    50-75%: 11 personen    >75%: 17 personen

Molendijk/Oudendijk:

<25%: 17 personen    25-50%: 11 personen    50-75%: 0 personen    >75%: 1 persoon

#### **5. Verwacht u dat het Buitenom een goed alternatief zal zijn voor de huidige Oud-Piershilseweg?**

Ja: 25 personen                                Nee: 4 personen                                Geen mening: 0 personen

#### **6. Verwacht u dat het Buitenom een goed alternatief zal zijn voor de Molendijk/Oudendijk?**

Ja: 23 personen                                Nee: 6 personen                                Geen mening: 0 personen

#### **7. Wanneer het Buitenom in gebruik wordt genomen, en u richting Oud-Beijerland wilt reizen, in welke mate verwacht u dan de Molendijk/Oudendijk en het Buitenom te gaan gebruiken?**

Molendijk/Oudendijk:

<25%: 17 personen    25-50%: 4 personen    50-75%: 3 personen    >75%: 5 personen

Buitenom:

<25%: 5 personen    25-50%: 3 personen    50-75%: 4 personen    >75%: 17 personen

## **Bijlage 5**

## **Bijlage 6**

## **Bijlage 7**

### ***Stekeligheden Buitenom***

## **Bijlage 8**

***Bushalte weg uit centrum***

## **Bijlage 9**

### ***Grote zorgen om tijdelijke bushalte Nieuw-Beijerland***

## **Bijlage 10**

***Bussen rijden over een week via het Buitenom***



## **Bijlage 11**

## **Bijlage 12**

### ***Fietsenstalling Buitenom***

## **Bijlage 13**

***Gemeente breidt fietsenstalling uit***

## **Bijlage 14**

*Logboek*



## **Bijlage 15**

***Korendijks megaproject voltooid***

## **Bijlage 16**

***Buitenom is klaar!***

## **Bijlage 17**

***Korendijk trots op z'n K1***



## **Bijlage 18**

### ***Overzichtskaart Hoeksche Waard***

## **Bijlage 19**

### ***Wegmetingen***

Op de volgende pagina's vind u de wegmetingen, van na de aanleg van het Buitenom.

## **Bijlage 20**

### ***Overzichtskaart meningen Piershillenaren***

## **Bijlage 21**

### ***Activiteitenplanning***

## **Bijlage 22**

### ***Scoremodel***